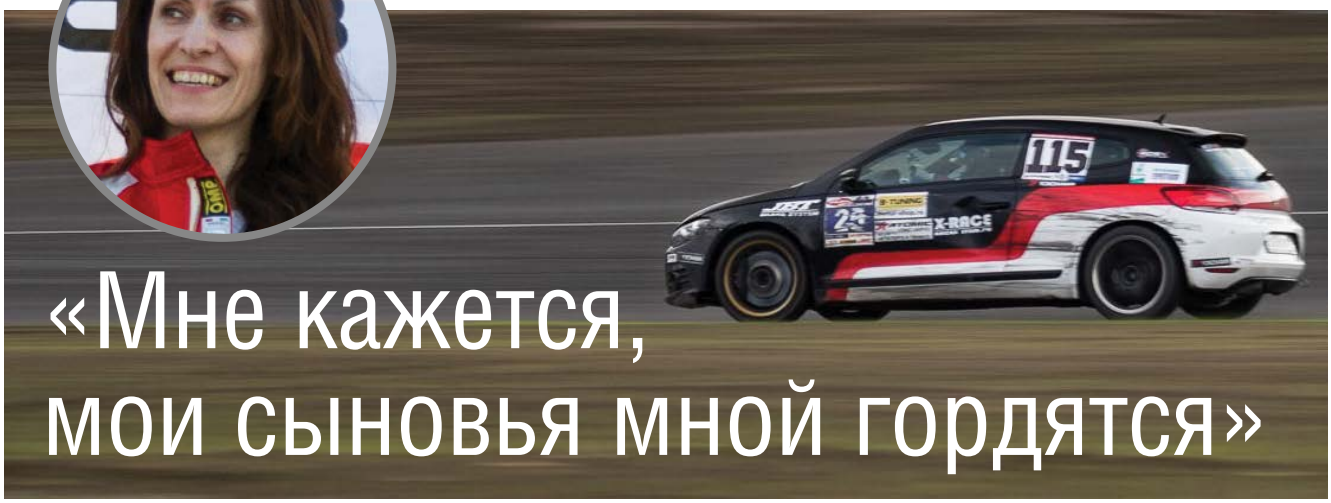
ДВИЖУЩАЯ СИЛА

Ретромобили, мотоциклы, самолеты и спортивные машины – не роскошь и не просто средство передвижения для своих обладателей. Ощущение свободы, полета, адреналин и просто эстетическое наслаждение. Примерно так в двух словах описывают свои эмоции их владельцы. Мы попросили Марину Кареева, Александра Ткаченко, Алексея Полякова и Евгения Литвина рассказать Cbonds Review о том, с чего началось их увлечение, какова истинная природа страсти ко всему, что движется, каков бюджет этого хобби, как к нему относятся близкие и о чем еще мечтают мото- авто- и авиалюбители.

Марина КАРЕЕВА,
директор по собственным привлечениям с рынков капитала, Промсвязьбанк



«Мне кажется, мои сыновья мной гордятся»

Впервые на треке я оказалась в 2012 году, приехав с тренером на трек–день на своем обычном автомобиле. До этого я немного занималась на курсах контраварийной подготовки зимой в Тушине.

Кольцевые гонки — это гонки, которые проводят на специально построенных трассах (автодромах) с асфальтовым покрытием. Это отличает их от ралли, например, где гонка проходит в основном по дорогам общего пользования, но спецучастки могут быть не только асфальтовыми, но и гравийными, снежными, ледовыми или грунтовыми.

Первый раз я приняла участие в соревнованиях весной 2013 года, это был любительский чемпионат по тайм–атаку (заезды на лучшее время круга). Несмотря на любительский формат, уровень подготовки автомобилей и пилотов там был достаточно серьезным. Тогда для меня решение принять участие в чемпионате было довольно спонтанным, я не планировала всерьез участвовать и приехала просто попробовать свои силы. Но первый раз оказался не последним, и в тот сезон я проехала большинство этапов на разных российских автодромах, постепенно постигая тонкости автоспорта.

Девушки в автоспорте определенно вызывают повышенный интерес. Иногда это помогает: мне к счастью, ни разу не приходилось самой менять колеса, всегда кто–то из мужчин приходил на помощь. Если говорить о соревновательной части, то мне кажется, изначально мужчины не ждут конкуренции с нашей стороны, и если девушка едет в темпе с быстрыми пилотами–мужчинами, то скидок уже никто не делает — борьба идет на равных. Бывает даже, что мужчины не могут принять того факта, что они проиграли девушке.

Я приняла участие более чем в 30 этапах по тайм-атаку за несколько сезонов на различных автодромах в России. Естественно, самый запоминающийся этап — тот, на котором впервые победила. Это было в мае 2015 года на Смоленском кольце. Я первый раз вошла в тройку самых быстрых пилотов своего класса, заняв сразу первое место. До этого момента девушки ни разу не попадали на подиум в этом чемпионате. Это был очень эмоциональный день не только для меня, но и для всей команды.

Для меня все победы важны. Но если выделить какую–то одну, то я бы отметила еще одну победу на Смоленском кольце, когда в ходе тренировки у меня сломался двигатель на машине. И моя команда за сутки до гонки нашла запчасти, привезла их из Москвы и собрала в боксе на автодроме новый двигатель. В тот день для меня было очень важно победить, так как я не хотела разочаровать свою команду.

Если есть амбиции победить, то нужно тренироваться очень много. В тот год, когда я поставила себе цель приблизиться к лидерам класса в чемпионате, я тренировалась постоянно. Зимой — в картинге, с весны до осени выезжала в выходные на трек–дни или планировала тренировки накануне этапов.

Впервые я принимала участие в соревнованиях на обычном городском автомобиле, на котором ездила ежедневно, — Volkswagen Scirocco с двигателем 2 литра, турбо. Отъездив на нем свой первый сезон, мне захотелось сделать его более спортивным и конкурентоспособным. От сезона к сезону он постепенно дорабатывался и сейчас совсем не пригоден для поездок в городе. В нем установлены каркас безопасности, гоночные ковши и ремни, руль, спортивная подвеска и тормоза, увеличена мощность двигателя, полностью отсутствует обшивка салона.

Автоспорт — это очень дорогой вид спорта по сравнению с бегом, например. Вам как минимум нужен автомобиль и средства на его обслуживание, ведь при повышенных нагрузках на треке быстрее изнашиваются шины, тормоза и другие узлы. А если вы хотите бороться за первое место, то автомобиль необходимо дорабатывать и настраивать. Здесь сложно оценить бюджет, так как все зависит и от машины, и от возможностей конкретного пилота. К обязательным расходам также можно отнести участие в трек-днях, расходы на тренера, механиков, транспортировку автомобиля до автодрома и обратно.

Я не настолько сильна в технике, чтобы самой крутить гайки. У меня скорее есть общее понимание, как устроен автомобиль, как он управляется. В остальном я полагаюсь на тех, кто лучше разбирается в технике, я всегда доверяю в этом вопросе своей команде.

Я ни разу не думала о том, чтобы бросить гонки, хотя аварии случались…

Мне кажется, что мои сыновья мной гордятся.

Я бы хотела достроить свой автомобиль до такого, каким мы его задумали, и принять участие в профессиональной серии, например в Чемпионате России по кольцевым гонкам.

«Между вами и автомобилем должна возникнуть какая–то химия…»

Евгений ЛИТВИН,
заместитель генерального директора, ИК «Регион»

Истоки моего увлечения автомобилями коренятся в глубоком детстве. Хоть родился и жил я в Ленинграде, каждое лето родители отправляли меня к бабушке с дедушкой в Магнитогорск Челябинской области. Дед был известным в городе человеком, архитектором по профессии, членом Союза архитекторов СССР. На один из дней рождения коллеги подарили ему большой иллюстрированный альбом, посвященный достижениям советского автомобилестроения, как легкового, так и грузового, с начала истории до наших дней. И этот альбом, судя по всему, и стал спусковым крючком к моему дальнейшему хобби. А дело было так. В один из дней я сильно рассердил деда. «Сядь в угол на диван! — со стальными нотками в голосе произнес он. И тут взгляд его упал на тот самый альбом, лежавший на комоде. — Вот тебе учебник, изучай и запоминай марки машин, вечером проверю».

Делать нечего — сел на диван и раскрыл книгу. С этого момента и на пару–тройку часов мир вокруг перестал для меня существовать. Вначале я просто пролистал книгу до конца, разглядывая картинки, потом вернулся в начало и стал читать текст и описание…

По возвращении домой, на первой же совместной с папой и мамой прогулке, я решил продемонстрировать свои новые знания. «Ой, смотрите, видите грузовик? Это длиннобазный ЗИЛ–130, северный вариант, с капотом аллигаторного типа. А там "Волга" едет, 21–я, второй выпуск, с решеткой радиатора в виде акульей пасти…» Ну и так далее. Вернувшись домой, встревоженная мама бросилась звонить своим родителям: «Что вы сделали с ребенком? Он что, все две недели провел на автобазе?»

В нашей семье машины никогда не было, хоть и жили мы по советским меркам очень неплохо. В автошколу учиться на права я пошел за компанию с приятелем–однокурсником, собственная машина мне тогда не светила и в помине. Помню, какое сильное впечатление произвела на меня самая первая поездка с инструктором. По натуре я человек творческий, а в техническом плане был очень дремучим. Слово «сцепление» было, конечно, знакомо по фильмам и книгам, но я не понимал, что это такое. Поэтому очень удивился, когда, сев за руль, обнаружил не две, а целых три педали. До этого с подобной трехпедальной конструкцией мне доводилось сталкиваться, только «управляя» концертным роялем. Тем не менее экзамены сдал с первого раза и абсолютно честно, без всякой «поддержки».

Прошли годы, был закончен институт, началась моя трудовая карьера, параллельно развивалась карьера эстрадная. И через некоторое время, после нескольких удачных гастролей, у меня появились первые лишние, честно заработанные $800, которые я решил потратить на приобретение своего первого автомобиля. Все друзья и знакомые советовали взять какой–нибудь старенький ремонтопригодный «жигуль», поскольку бюджет маленький, вожу я еще плохо, в технике не разбираюсь… Но я выбрал «Волгу–21» 60–х годов, с оленем на капоте. Нашел подходящий (как мне тогда казалось) экземпляр, оформили сделку в отделении ГАИ на окраине города, и, счастливый и гордый, наконец поехал через весь город домой на своем собственном авто. Где–то на полдороге к дому, прямо посередине Невского проспекта, машина встала и заглохла. Никакие мои усилия не могли заставить двигатель заработать. Оказалось, что у моего замечательного аппарата не работал датчик уровня топлива: стрелка все время стояла посередине, а на самом деле у меня просто закончился бензин!

Промучился я с этим чудом инженерной мысли почти год и с трудом избавился, сдав на запчасти. И тут же купил другую такую же «Волгу», на этот раз выбрав ее с большей осмотрительностью. Кстати, этот автомобиль до сих пор в моей коллекции, я с ним так и не расстался, хотя прошло уже столько лет. Машина 61–го года выпуска, цвета морской волны, с хромированной полосой и оленем на капоте, с трехступенчатой коробкой передач на руле.

По мере роста финансовых возможностей стали появляться в коллекции и другие автомобили. Мы с друзьями–единомышленниками даже основали музей ретроавтомобилей, который находился в самом центре Петербурга, недалеко от храма Спаса на Крови. Там я и хранил свою коллекцию. К сожалению, музей просуществовал недолго, года 3–4: здание приглянулось крупным девелоперам, и после упорной борьбы нам все–таки пришлось закрыться.

Четкой системы в моей коллекции нет: все машины приобретались по случаю и просто потому, что понравились. С первого взгляда должна возникнуть какая–то «химия». В классических машинах меня привлекает ярко выраженная индивидуальность: красивые формы, много хрома и разных блестючек в интерьере и экстерьере, красивые фигурки на капоте… И конечно, наличие души; это невозможно объяснить рационально, как невозможно вывести формулу любви, но это именно то, чего мне не хватает в современных авто, слишком универсальных и технологичных, похожих друг на друга.

Сейчас мой автопарк состоит из одиннадцати автомобилей, девять из которых можно отнести к категории классических и ретро. Территориально машины разбросаны от Петербурга и Москвы до Болгарии и Германии. Помимо уже упомянутой «Волги» это прежде всего BMW–326 1936 года выпуска. Очень красивая модель из мастерской известного московского реставратора Игоря Горюнова. Он специализируется на BMW, в частности, обслуживает машины такой же, как у меня, модели из коллекций экс–мэра Москвы Юрия Лужкова и знаменитого джазового музыканта Игоря Бутмана.

С этой машиной, кстати, связана очень интересная история. Летом 1945 года ее привез из Германии в качестве военного трофея один генерал, герой войны, артиллерист. В один из весенних дней 1949 года водитель товарища генерала, подъезжая к его даче, как было приказано, чтобы отвезти хозяина в штаб, неожиданно увидел во дворе машину НКВД и много людей в фуражках с синими околышами. Быстро сориентировавшись, он проскочил по дороге мимо и погнал на полной скорости в сторону одной деревеньки в Воронежской области, где проживали его дальние родственники. Спрятал машину у них в сарае, закидав ее сеном, досками и прочей рухлядью, а сам потом еще три года прятался в лесу в землянке, выйдя оттуда незадолго до смерти Сталина. В 2000–х годах реставратор Горюнов выкупил автомобиль, который прекрасно сохранился, у наследников водителя, с любовью отреставрировал, после чего я и стал обладателем этого раритета.

Кроме этого, в мою коллекцию входят два «Мерседеса» S-класса — 1977 года выпуска (такой же был у Владимира Высоцкого) и 1991 года. Три «Ягуара XJ Даймлер» — 1991–го, 1996–го и 1999 годов, «Роллс–Ройс Силвер Спур» 1991 года и «Бентли Бруклэндс» 1993 года.

К сожалению, из-за постоянных командировок не хватает времени, чтобы часто кататься. Но я всегда с нетерпением жду начала весенне–летнего сезона, когда устанавливается хорошая погода, чтобы с удовольствием прокатиться по улицам города, на дачу или совершить тур по Европе. Несколько раз принимал участие в фестивалях старинных автомобилей в Петербурге, Москве и Болгарии…

Александр ТКАЧЕНКО, трейдер, «ВТБ Капитал»

«Мотоцикл дает потрясающее чувство присутствия здесь и сейчас»

До определенного момента я был абсолютно уверен в том, что никогда не сяду за руль мотоцикла, потому что в жизни есть миллион других способов красиво подвергать себя смертельной опасности. А потом, в 2013 году, практически одновременно несколько моих близких друзей получили права категории А и стали ездить. Однажды я прокатился с другом вторым номером и понял, что если не лезть куда не надо, крутить головой на 360° и постоянно думать, то есть хорошие шансы умереть в старости от более естественных причин. И решил — надо пробовать! Записался в мотошколу, получил права, сразу же купил мотоцикл и начал ездить.

Сначала я был лютым мотолюбителем. Первый сезон откатал с фанатизмом неофита, закончив в середине ноября, уже в заморозки, а второй открыл, как сейчас помню, 8 марта. Сейчас острое желание просто кататься по Москве ушло, хочется каких-то более осмысленных активностей, в моем случае это в основном дальние многодневные поездки. В прошлом сезоне в самой Москве я выезжал всего несколько раз. Хотя с климатом особых проблем нет. При слегка плюсовой температуре можно стабильно ездить (со своими оговорками, конечно). Хороший дождевик (или спецкостюм с мембраной) решает все вопросы. Главное — соответствующее отношение к неудобствам. И вообще, бороться с холодом несложно. Настоящая проблема — это жара. С ней справиться невозможно, можно только терпеть.

На сегодняшний день мой формат общения с мотоциклом — это дальние путешествия. Прозвучит заезженно, но мотоцикл дарит что? Правильно! Ощущение свободы. И еще потрясающее чувство присутствия здесь и сейчас. Ты вроде как быстро перемещаешься в пространстве, но при этом остаешься частью этого пространства, ты не отделен от него корпусом машины, например. В этом смысле мотоцикл больше всего напоминает обычное передвижение пешком, только в 20 раз быстрее. Ну и конечно, все радости общения со своим вестибулярным аппаратом — ускорения при разгонах и торможениях, наклоны в поворотах, бабочки в животе (особенно когда думаешь: «Впишусь или не впишусь?». В этом смысле спортивные автомобили у меня никогда учащенного пульса не вызывали.

Как и в случае с автомобилями, мотоциклы бывают разными и стоят по-разному. С той лишь разницей, что не бывает «некрутых» мотоциклов (это мое личное мнение). Они все классные: и новые, и старые, и дорогие, и дешевые, и большие, и маленькие — все! Как только начинаешь ездить, возникает это чувство. Более того, в отличие от машины, с мотоциклами не бывает историй типа «я езжу на нем уже три года, пора бы поменять». Скорее наоборот, ты начинаешь думать: «Я хочу наездить на нем 250 тысяч километров и рассказывать внукам, в какую глухомань мы с ним забирались».

Если говорить в цифрах, то сейчас каталожная цена моего «большого» байка, на котором я езжу в дальние поездки — BMW R1200GS, — около 1.3 млн руб. (я покупал его до девальвации, и этот мотоцикл стоит каждой потраченной на него копейки). В целом все очень зависит от класса мотоцикла, от того, зачем он вам нужен и так далее. Городские байки стоят в 1.5–2 раза дешевле. Здоровенный (и клевый) Harley Davidson Electra Glide — 2+ млн руб.

Со спортивными мотоциклами, для реального занятия спортом — отдельная история: там деньги придется тратить постоянно. Обслуживание дорожного мотоцикла обходится немного дешевле машины, но гораздо чаще меняется резина (каждые 10–15 тыс. км). Большая статья расходов — экипировка. Тут разброс цен тоже гигантский, плюс ее почему-то никогда не бывает много, ты все время покупаешь что-то новое. Наверное, стоимость экипировки, которую я приобрел за все время, приближается к стоимости мотоцикла. Но есть вещи, которые могут служить очень долго. В общем, CAPEX большой, OPEX более чем разумный.

Так получилось, что весь мой авто- и мотопарк сейчас относится к одной марке — BMW. Мотоциклов у меня два: первый, городской BMW F800R, просто показался оптимальным по соотношению цена / качество / юзабилити / отзывы / надежность. А второй — упомянутый выше BMW R1200GS 2014 года — приобретался специально. Он просто потрясающий, я его обожаю. Наверное, я чертовски предвзят.

Через две недели после того, как я получил права категории А, у меня внезапно образовались свободные выходные, и я, недолго думая, взял билеты в Мюнхен, нашел прокат мотоциклов (который согласился дать байк человеку с двухнедельным опытом) и поехал в одиночку кататься по Альпам. Это был шок: ту поездку я до сих пор помню в деталях. Тогда я понял, для чего действительно нужен мотоцикл — чтобы на нем путешествовать, желательно в горах. В начале следующего сезона я организовал аналогичный трехдневный трип, но уже с друзьями. В результате стало понятно, что надо покупать «гусей» (сленговое название BMW R1200GS) и летом ехать на них в дальнюю поездку. «Гуси» были куплены, поездка была спланирована, и в конце июля 2014 года мы с друзьями отправились в Норвегию. Поездка прошла без сучка без задоринки, была какой-то невозможно красивой, нереально удачной с точки зрения погоды. Стояла аномальная жара, дождей за все время почти не было, когда мы пересекали северный полярный круг, на улице было +32°, а в Норвегии мы регулярно купались во фьордах. Вот так все и началось.

В какой-то момент для нашей компании из четырех друзей родилось название «Ночные дятлы». В мае 2015 года мы отправились в длинную поездку по маршруту Москва — Мюнхен, назвав ее между собой #NachMünchen. Маршрут был несколько необычным: вместо того чтобы ехать просто на запад, мы решили зайти с фланга и проехать через Грузию, Турцию и Балканы. 1 мая мы ехали из Ставрополя в Тбилиси, нам непременно нужно было доехать до Тбилиси в тот же день, потому что у одного из тогда еще будущих Дятлов 1 мая был день рождения и под это дело был заряжен уже практически весь Тбилиси, со всеми предместьями, джигитами, красавицами, жареными баранами и мужскими хорами а капелла. По техническим причинам мы задержались с выездом часа на четыре, так что российско-грузинскую границу переходили уже затемно, потом в полночь при температуре 0 °C переваливали через горный перевал Крестовый, объезжая по очереди ямы в грунтовке, фуры и кучи снега. Вдобавок ко всему пошел дождь, ухудшилась видимость, стало совсем неприятно. В результате возглавлявший колонну Дятел въехал в лежащий на дороге булыжник и погнул диск, к счастью, удержав мотоцикл и не упав. Но мы оказались в 2 часа ночи под ливневым дожем одни на грузинской дороге. До Тбилиси добрались в 6 утра, один мотоцикл — на эвакуаторе. Каким-то чудом в праздничный день нашли мастера, который выправил и заварил погнутый диск, а принимающая сторона устроила нам такой грузинский интенсив, что на следующий день нам пришлось несколько раз подходить к местной полиции и просить дать нам подышать в трубочку, чтобы понять, можем мы

уже ехать дальше или нет. Кстати, местная полиция охраняла нас все время, пока мы оставались в Тбилиси. Рядом постоянно находилась полицейская машина. Сначала это было странно, а потом привыкли и перестали обращать внимание.

Я тогда первый раз начал писать путевые заметки в Facebook (при желании можно найти их по хэштегу #НочныеДятлы или #NachMunchen), и вот тогда у меня и родилось название: есть такие байкеры «Ночные волки», а мы тоже байкеры, тоже ночные, но только мы феерические дятлы. Ночные Дятлы. Будущее показало, что название было выбрано правильно…

За все время мы совершили пять длинных мотопробегов. Наездили около 35 тыс. км. После поездки NachMünchen наши мотоциклы остались жить в Мюнхене (там есть где их хранить) и живут там до сих пор, а все путешествия пока стартуют оттуда.

Все поездки по-своему классные. Но самая запомнившаяся — тот самый NachMunchen. Мы тогда первый раз побывали на Балканах, в Македонии, Боснии и Герцеговине, Албании (а в прошлом году добавили к списку Сербию). Я влюбился в Балканы, это какой-то потрясающий регион. Вроде бы он прямо под боком, практически кусок Европы, но совершенно на нее не похож. В нем столько всего намешано… Столько слоев истории, столько культур, три религии, турецкое, австрийское, русское, венецианское влияние, потом советский период. Войны югославского кризиса. Я прямо своей кожей почувствовал фразу Balkans is the melting pot of Europe. Очень всем советую съездить хотя бы в Сараево, пока китайские туристы не разрушили все очарование города (они там уже появились). Самая странная страна во всей этой веренице, но очень харизматичная — Албания. Еще в тот трип удалось проехать по совсем деревенской Турции, по маленьким грунтовым серпантинам в горах, куда забираются только местные жители на своих осликах и еще снуют вездесущие лупоглазые синие китайские трактора. Очень особенные ощущения. В таких местах ты чувствуешь, что жизнь — она по-настоящему. И путешествие твое по-настоящему, не глянцевый туризм.

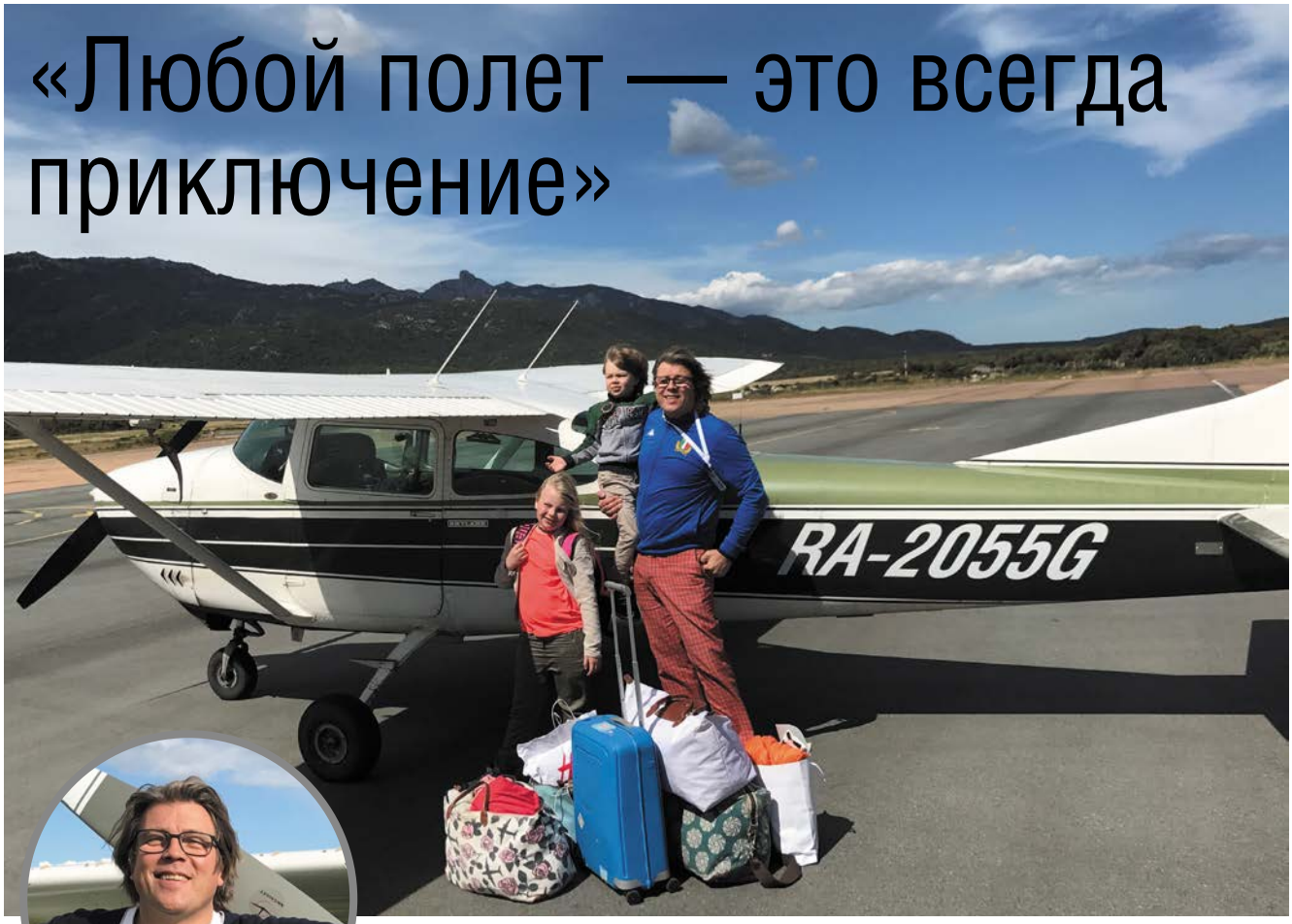
А еще в мотопробегах всегда много спонтанности, генеральное направление вроде бы известно, но каждый день маршрут заводит тебя в какие-то совершенно новые неожиданные точки. Самые яркие моменты из поездок как раз связаны с чем-то незапланированным. Когда мы были в Румынии, то в какой-то момент чуть было не остались на корм медведям на забытой богом размытой грунтовой дороге, идущей по обрыву вдоль водохранилища. Во всяком случае, так тогда показалось. Кирпич и шлагбаум в начале дороги меня (штурмана) совсем не смутили, я знал, что путь есть, вот мы и поехали. Довольно быстро оказалось, что лужи глубиной в колесо могут представлять определенное затруднение, если у тебя дорожная резина и груженый мотоцикл весом под 300 кг. Один байк упал, у него оторвался кофр, а сам он чуть не улетел в обрыв. Пока мы перегружали вещи из кофра на три других мотика, кто-то нашел кучу говна, и мы (дипломированные диванные эксперты-зоологи) одновременно решили, что оно медвежье. Оказалось, что гипотетическое медвежье говно — хороший мотиватор, вещи мы перегрузили очень быстро.

В мотопутешествиях очень запоминаются люди. В Норвегии нас пригласили на отмечание 60-летнего юбилея местного жителя, долго не хотели отпускать, а проводили только когда выдали в дорогу вина (а доставать алкоголь в Норвегии — это всегда отдельное предприятие).

В Хорватии мы наткнулись на смешного косматого деда-байкера, который так обрадовался, встретив всамделешних мотоциклистов из России, что позвал нас к себе домой и устроил в нашу честь барбекю с какой-то самодельной хорватской 70-градусной жижей из слив и национальным блюдом со звучным названием «Котловина».

В будущем очень хотим доехать до Марокко. Была мысль заехать туда в поездку по Испании — Португалии, но постоянный дождь настолько нас деморализовал, что мы не нашли в себе сил пережить марокканский паром. Еще в планах Средняя Азия и Ближний Восток — Узбекистан, Иран. Кроме того, у меня есть личная сокровенная мечта — доехать до Магадана. Причем ехать не всю дорогу по федеральной трассе (хотя федеральная трасса на Магадан представляет собой несколько тысяч километров грунтовки), а кусок от Иркутска проехать вдоль БАМа. Есть такой маршрут, местами он требует нештатных решений, например пересечение рек по полотну действующих железнодорожных мостов. Это план с датой реализации «через 2 года». Дня него нужны другой мотоцикл — маленький и легкий — и подготовка. Но я туда точно доберусь рано или поздно.

«Любой полет — это всегда приключение»



Алексей ПОЛЯКОВ,
управляющий директор,
Sberbank CIB

Как классический советский ребенок, я мечтал о героико-романтической профессии летчика, читал мемуары Яковлева, воспоминания Кожедуба, любовался картинами Дейнеки и Солдатовой, клеил гэдээровские модели советских самолетов.

Мне кажется, людей, равнодушных к авиации, нет, так как самолеты — минималистичны, элегантны и эстетичны в своем свободном движении, они часто вдохновляют нас на романтические эмоции. Кстати, на Западе в некоторых небольших аэропортах в торце полосы ставят трибуны для «авиаболельщиков», которые часами смотрят на садящиеся и взлетающие самолеты, фотографируют их и слушают радиообмен между пилотами и контрольной башней. (Можно скачать приложение LiveATC.net и слушать переговоры во многих аэропортах мира.)

Так как я был очкариком с пяти лет, то в военное летное училище не пошел, а занялся физикой. Но, как любое неисполненное желание, мечту летать самому я пронес через всю жизнь. Когда появлялся шанс, летал демонстрационные полеты с инструктором в европейских авиаклубах (почти все аэроклубы предлагают попробовать вкус неба). В полете можно поуправлять самолетом в горизонте и получить реалистичное представление о малой авиации.

Как-то раз в 2006 году за ужином с московским пилотом и ресторатором Сашей Затуринским мы разговорились про самолеты; так я узнал, что малая авиация бурно развивается и в России. Как и во всем мире, у нас много энтузиастов малой авиации, которые восстанавливают и поддерживают небольшие аэродромы, чинят и строят самолеты, летают на прогулки и в гости на другие аэродромы — попить чаю. Социальная жизнь на российских аэродромах вообще чем-то напоминает социальную жизнь советских мужчин в гаражах.

Через случайные знакомства я попал на аэродром Ватулино — бывший военный, времен ВОВ, аэродром под Рузой. Рядом замечательная русская природа с Рузским водохранилищем, Бородинским полем и истоком реки Москвы. Записался на курсы в аэроклуб и через год сдал экзамены, получив Private Pilot Licence (PPL).

Первый самостоятельный полет — это рождение пилота. Мои первые, как и все последующие, инструктора прекрасны: Сергей Желтов, мужественный и веселый военный летчик, Александр Короленко — «инструктор от бога», голубоглазый ангел, выпустивший меня в первый полет на синем Аэропракте.

Помню, что у меня никак не получалась посадка, так как я не чувствовал высоту выравнивания над

полосой. Александр дал мне такое упражнение: поставил меня на табуретку в начале полосы и велел смотреть вдоль полосы, привыкая к этой высоте. Это высота выравнивания. Присел на корточки — смотришь, как вид на полосу сильно меняется: на этой высоте ты должен держать самолет, пока он сам мягко не коснется земли.

Первый самостоятельный полет всегда очень волнителен: инструктор с тобой несколько раз делает конвейер (посадка без остановки, пробег по полосе и сразу взлет), доводит твои движения до автоматизма, потом неожиданно выходит и закрывает дверь. Ты в волнении один выруливаешь на полосу, глядя на удивленную беременную супругу, и взлетаешь. Тебе сначала страшно одному в воздухе, но твой мозг и твое тело все делают автоматически, без эмоций. Ты переживаешь ощущения стороннего зрителя, сидящего внутри робота–пилота.

После приземления по российской традиции подписываешь и раздариваешь пачки «Беломорканала», потом накрываешь стол и пьешь водку. В Америке другая традиция: ты снимаешь с себя майку, в которой вылетел в «соло», вырезаешь из нее кусок, пишешь на ней благодарственное слово учителю и прибиваешь в аэроклубе на стену на видном месте в ряду с другими майками. Водку в Америке после этого пить не надо.

Самолет на четыре места по стоимости сопоставим с автомобилем. Его можно купить за любую цену, как и автомобиль (я видел летающие самолеты даже за $5 тыс.). В этом смысле малая авиация — не самое дорогое удовольствие. Главное, что должно быть у самолета, — это двигатель, у которого меньше 2000 часов выработанного ресурса (сам планер может служить до 100 тыс. часов полета). К примеру, у меня самолет 1967 года, но двигатель в нем почти новый (отсчет начинается от последнего полного ремонта — overhall'a). Это классическая Cessna 182 (похожая на самолет Руста, приземлившегося на Красной площади) с эстетикой 60–х годов, с зеленой обшивкой, пепельницей в салоне и ощущениями и запахом 21–й «Волги».

Обслуживание самолета укладывается примерно в $1000 в год. Самое дорогое — это замена двигателя, которую нужно производить примерно раз в 10–20 лет. Стоянка самолета на улице в Европе может обойтись бесплатно, например на аэродроме St. Cyr в Версале или Urbe в Риме. В Венеции на острове Лидо стоянка вам обойдется в 2 евро в день. Даже в Куршевеле это будет стоить 30 евро. Аренда ангара для самолета — около 100–200 евро в месяц. В Суздале на аэродроме Павловское — 6 тыс. руб.

Летать за границей очень интересно! И самое оптимальное место для учебы — это Флорида, так как там почти всегда летная солнечная погода, много аэродромов и аэроклубов, где можно взять напрокат старенькую Cessna или Piper. Например, в самом Майями около десятка приятнейших аэродромов прямо в центре жилых районов. Мой русско–американский инструктор Максим Гольдберг в Подмосковье дал мне прекрасный вводный курс в американский стиль полетов, и потом мы полетели в Майями отшлифовывать детали и практику полетов в реальных американских условиях. После трех недель полетов с Максимом и в одиночку я сдал на американские права (PPL).

На практике оказалось, что российская и американская системы во многом похожи. Так что это не слишком сложный шаг — перейти с российских прав на американские. Штаты — потрясающая страна для любителей авиации, там очень много аэродромов, они все бесплатные: ты можешь приземлиться почти на любом из них (например в JFK или в Miami International) на своем маленьком «велосипеде», а ночью есть возможность с воздуха самому зажечь посадочные огни на спящем пустом аэродроме. Ты просто нажимаешь три раза на кнопку связи, настроенной на частоту нужного аэродрома, и он вспыхивает огнями на 15 минут.

Американские права признают большинство стран: с ними очень легко пройти валидацию, то есть получить, например, российское свидетельство пилота–любителя или валидировать права во Франции. Как я уже говорил, получить права в Штатах не так уж сложно, плюс к этому в стране

есть масса интересных аэродромов: к примеру, во Флориде можно приземлиться прямо на плантации апельсинов, а можно полететь в Неаполь или в Санкт–Петербург (штата Флорида), просто чтобы искупаться или полетать над болотами с крокодилами. В Америке довольно легко брать самолеты напрокат (после сдачи двухчасового летного и устного экзамена). В прошлом году, например, я летал на фестиваль Burning Man из Лас–Вегаса в Неваду через пустыню. Садился в Лейк–Тахо на заправку. Это сложный высокогорный аэродром на красивейшем горном озере на границе Калифорнии и Невады. Воздух там разреженный, стоит жара, и нагруженный едой самолет еле отрывается в конце обливной полосы. Да, в какой–то момент самолет становится не «роскошью, а средством передвижения».

Европа тоже бесконечно красива, там масса маленьких аэродромов с дружелюбными людьми и self–served шампанским в холодильнике. Очень легко подать flight–план — буквально за полчаса до вылета прямо с iPad'a. Ты можешь легко отменить план или поменять маршрут в воздухе, будучи на связи с диспетчером. Мы много летаем с женой и детьми по Европе. В прошлом году на майские праздники летали 10 дней: Рим, Эльба, Корсика, Пиза, Мюнхен, Берлин. Почти как на машине, только надо больше сосредотачиваться.

В некоторой степени любой полет — это всегда приключение, которое невозможно спланировать. Ты часто застреваешь где–то или в итоге летишь в совершенно другое место из–за погоды. Наша жизнь по большей части довольно предсказуемая, а когда ты садишься за штурвал, то ты предполагаешь, а Бог «располагает». Недавно мы с супругой полетели из Парижа на день рождения к Валере Пушне в Лондон. По дороге сели в Нормандии пройти таможню. Вечером началась буря, а утром лег туман, и мы застряли на два дня, ожидая погоду. В итоге у нас получились незапланированные романтичные выходные.

Я люблю летать один. Но когда ты отправляешься в длинный полет, то, конечно, намного веселее, если у тебя есть компания — хочется делиться с кем–то красотой, которую ты видишь вокруг. Конечно, я радуюсь больше всех, потому что управляю самолетом, а это гораздо интереснее, чем сидеть в салоне, особенно если тебя при этом немного тошнит. Семья относится к этому моему увлечению спокойно.

Самый идеальный полет по длительности — 1–2 часа. Однажды мы с моим инструктором Максом летели из Хельсинки в Ульяновск, беспосадочный полет занял 7 часов. Это долго и тяжело; например, банально хочется писать, а ты за штурвалом, поэтому в ход идут бутылки из–под Iced Tea с широким горлом.

Мне везет пока, так как у меня очень хорошие инструкторы (особенно хочу отметить Костю Драмшева). Благодаря им я научился летать безопасно. Главное — никуда не торопиться, быть хорошо отдохнувшим, выспавшимся, никогда не пить минимум 8 часов до полета. Хорошее настроение, хорошая погода, проверенный самолет, много бензина — и ты закрываешь очень большую часть рисков.

Малая авиация — это особая культура и это интересные люди. Летчики все время находятся в атмосфере повышенного риска, поэтому между ними есть какое–то негласное чувство товарищества. Я с большой симпатией отношусь ко всем летчикам. Так же как мотоциклисты, они безоговорочно помогают друг другу.

Я бы с большим удовольствием полетел в Африку, Китай, Индию через Казахстан, пролетев над Тибетом. Моя мечта — иметь больше времени, чтобы совершить такое путешествие, полное приключений, как в романах Жюля Верна.